

**Aportaciones al Borrador de Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.**

1) En el apartado “I.- Antecedentes”.

• **Letra e) Otros.**

Deberían mencionarse, entre otros, tanto la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible ([“Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro”](#)), como la Estrategia española de Movilidad Sostenible ([“Estrategia de movilidad sostenible, segura, conectada, 2030”](#)).

• **Letra f) Principal vinculación del Proyecto de Decreto con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas”,** entendemos que también pueden estar vinculados los siguientes ODS:

- ODS- 3 “Salud y bienestar”: meta 3.6 (reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo), ya que el fomento del transporte público está demostrado que disminuye la siniestralidad vial.

Y meta 3.9 (reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo), ya que el fomento del transporte público disminuye la contaminación atmosférica procedente del transporte y la movilidad.

- ODS 8: meta 8.3 (Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de puestos de trabajo decentes, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y fomentar la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, incluso mediante el acceso a servicios financieros), ya que el transporte público es una fuente de empleo que debe fomentarse y dignificarse en un escenario de movilidad sostenible.

- ODS-10 “Reducción de las desigualdades”: meta 10.3 (Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto), ya que el acceso al transporte público supone para los miembros de muchos hogares acceder a sus puestos de trabajo, a sus lugares de estudio, o a la realización de tareas de reproducción social y mantenimiento de la vida (como hacer la compra, el acceso a servicios de salud o el acompañamiento a personas dependientes a sus destinos, etc.) en igualdad de condiciones.

- ODS-13 “Acción por el clima”: meta 13.2 (Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales), ya que por extensión también las políticas autonómicas y locales deben contribuir en este sentido, y más un sector tan relevante como el del transporte, responsable del 29% de las emisiones de gases de efecto invernadero en nuestro país (2020).

- 2) En el apartado IV “Observaciones particulares”:
- En la primera observación, se advierte sobre la movilidad sostenible que se realiza para las “Determinaciones de planificación” en el Anexo II. Entendemos que la exposición también debería hacer referencia a las estrategias tanto europea como española en materia de movilidad sostenible (referidos anteriormente), ya que contienen los ejes básicos en este sentido.
  - En la observación cuarta, sobre el criterio 2.6 del Anexo III (sobre determinantes de ordenación y coordinación), se valoran los aspectos sociales incluidos en la redacción, aunque sería de interés mencionar otros aspectos, tal y como se desprende de la “Estrategia de movilidad sostenible, segura, conectada, 2030”, ya que a través de sus ejes 8 (aspectos sociales y laborales) y 5 (movilidad inteligente), se defiende la formación de las personas trabajadoras del sector transporte, especialmente la ligada a los cambios tecnológicos y a la conducción eficiente. Dicha formación debe garantizar una transición justa a los procesos de automatización y la digitalización que puedan acontecer, para mitigar sus efectos adversos para las personas trabajadoras y sus condiciones de trabajo.
  - De nuevo en la observación cuarta, y en lo que se refiere a los “criterios vinculados a la sostenibilidad ambiental del sistema”, creemos que es necesario incluir que la reducción significativa de sus emisiones y ser más sostenible se trata –tal y como se incluye en la “Estrategia Europea de Movilidad Sostenible”– del reto más serio al que se enfrenta el sector del transporte (de ahí que su primera iniciativa emblemática se denomine: (“impulsar la adopción de vehículos de emisión cero, los combustibles renovables e hipocarbónicos y la infraestructura asociada”). De hecho, el éxito del Pacto Verde Europeo está vinculado a la descarbonización de, entre otros, del sector transporte; no obstante, su contribución no solo está detrás del cumplimiento de los compromisos climáticos, sino también de su contribución a aumentar la resiliencia del sistema en su conjunto, en la disminución de la dependencia de los combustibles fósiles y en el buen estado de salud y el bienestar de los ciudadanos. La “Estrategia de movilidad sostenible, segura, conectada, 2030”, contiene un eje específico (eje 4 movilidad de bajas emisiones) cuyos objetivos principales son, por un lado, el de reducir el consumo de energía, mejorar la eficiencia energética y limitar las externalidades ambientales (contaminación atmosférica y acústica) por unidad transportada y, por otro, contribuir a la descarbonización a largo plazo de la economía mediante, principalmente, la progresiva electrificación del transporte.
  - Por último, y también en la observación cuarta, se hace referencia a la vinculación del borrador con la “Estrategia regional contra el cambio climático en Castilla y León 2009-2012-2020”. Desde nuestro punto de vista, la absoluta desactualización de este documento, lastra la coherencia en su participación de los criterios vinculados a la sostenibilidad ambiental del sistema. Ante esta situación, creemos más oportuno una vinculación con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (2021-2030), que contiene los compromisos climáticos de nuestro país y los objetivos para el sector transporte. Asimismo, hay que hacer notar, que en materia de calidad del aire se habla del “Plan Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica”, cuando en realidad es “Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica”.

M<sup>a</sup> Fe Muñiz Queipo  
Secretaria de Salud Laboral y Medio Ambiente  
UGT Castilla y León